



EL COMERCIO CANARIO DURANTE LA GUERRA DE SUCESIÓN ESPAÑOLA (1702-1713)

CANARY TRADE DURING THE WAR OF THE SPANISH SUCCESSION (1702-1713)

Óscar Alessandro Miranda Vélez*

Cómo citar este artículo/Citation: Miranda Vélez, O.A. (2023). El comercio canario durante la guerra de sucesión española (1702-1713). *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2022), XXV-013. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10845>

Resumen: La Guerra de Sucesión española tuvo un carácter internacional y civil, causando cambios significativos en el plano político y económico. La composición de bandos supuso que el comercio de la Monarquía Hispánica y sus territorios sintiesen sus consecuencias, siendo Canarias uno de ellos. En su caso, como base fundamental en el Atlántico para los negocios a través del océano, experimentarían cambios en sus tratos con Inglaterra y América, así como también percibiría las consecuencias de la coyuntura en los intercambios entre Islas.

Palabras clave: Canarias, América, Inglaterra, comercio, navegación, guerra.

Abstract: The War of the Spanish Succession had an international and civil nature, causing important changes in the political and economic stage. The composition of sides meant that the trade of the Hispanic Monarchy and its territories felt its consequences, the Canary Islands being one of them. In this case, as a fundamental base in the Atlantic for business across the ocean, they would experience changes in their trades with England and America, as well as perceived the consequences of the situation in the trades between the Islands.

Keywords: Canaries, America, England, Trade, Navigation, War.

Tras la muerte de Carlos II en último tramo de 1700 y la entrada de una nueva dinastía en la Monarquía Hispánica, el panorama político, territorial y económico experimentarían una serie de cambios significativos en los años sucesivos. El testamento del último Austria dejó como sucesor a Felipe de Anjou, nuevo Felipe V, que al ser nieto de Luis XIV, levantaba el temor en Europa de una futura unión entre la Monarquía Hispánica y Francia. Estos temores y recelos, unidos a la existencia de otro candidato, el archiduque Carlos (hijo del emperador Leopoldo I), y a una serie de acciones por parte de Luis XIV, que veremos a continuación, desencadenaron en la composición de bandos y el estallido de una guerra internacional y civil, la primera prolongándose hasta 1713 y la segunda hasta 1715.

LA GUERRA DE SUCESIÓN ESPAÑOLA: COMPOSICIÓN DE BANDOS Y REPERCUSIÓN EN EL COMERCIO

Una de las primeras cuestiones que debemos considerar para las desavenencias entre las potencias europeas fue que Luis XIV hizo una declaración formal en la que se estipulaba la conservación del derecho de sucesión de Felipe V al trono de Francia, dando a entender la

*Doctorando en el Programa de Doctorado Territorio y Sociedad: Evolución histórica de un espacio tricontinental (África, América y Europa) por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: oscarmirvel1995@gmail.com

posible unión de Francia y España en el futuro, rompiendo con lo estipulado en el testamento de Carlos II y desestabilizar el equilibrio europeo. A ello se uniría el que Luis XIV ocupó las plazas de los Países Bajos asignadas a los neerlandeses en nombre de Felipe V, lo que también suponía saltarse la paz de Rijswijk de 1697. Otro aspecto denunciado y que aumentaba la tensión es que Luis XIV reconociese al pretendiente Jacobo III Estuardo como rey de Inglaterra, perjudicando y desafiando así a Guillermo de Orange¹. Por tanto, a los derechos que defendían desde el Imperio, para que el archiduque Carlos ocupase el trono español, vemos una serie de motivaciones para que las Provincias Unidas e Inglaterra pudiesen acabar declarando la guerra.

De hecho, así sucedería en mayo de 1702, cuando Austria, Inglaterra y las Provincias Unidas declararon la guerra contra Francia y se alinearon con el archiduque Carlos de Austria. La mayor parte de los príncipes del Imperio y de Italia se unirían a lo que se conoce como el bando austracista y, gracias al Tratado de Methuen, se incorporarían también Portugal y Saboya a dicha alianza. Por el otro lado, Luis XIV y Felipe de Anjou solo contaron con el elector de Baviera y el arzobispo de Colonia como aliados, por lo que existió una gran diferencia en cuanto a apoyos².

Así pues, estallarían los conflictos y surgirían varios frentes dentro del escenario internacional, por ejemplo, el italiano y el atlántico. Por un lado, los austracistas ocuparon posesiones italianas y ello supuso que Felipe V se desplazase hasta allí para recuperarlas. Del mismo modo, en el Atlántico, aprovechando el poderío naval angloholandés, la alianza austracista llevó a cabo varios ataques y saqueos durante 1702, desde Rota y El Puerto de Santa María en Cádiz a San Vicente y Vigo³. Esto fue muestra de la fragilidad de la Marina de Guerra española para defender la fachada marítima de su imperio. Los buques franceses se verían obligados a acudir en su auxilio para evitar el completo desamparo de la región. Por tanto, Luis XIV envió armadas que transportaban material militar para combatir a los navíos enemigos y también procuraron proteger el tráfico ultramarino, tan importante para la llegada de remesas de plata⁴.

Todo ello, unido a las medidas, restricciones y represalias comerciales tomadas contra estas potencias y sus mercaderes, afectaría a los negocios e intercambios de la Monarquía Hispánica.

Un primer cambio sintomático es la participación de Francia en los negocios de la Monarquía, siendo su mayor pretensión involucrarse en el comercio con América. Una de las grandes concesiones que obtuvieron es la de la trata negrera, por la cual podían dirigir expediciones a las islas de Barlovento, Cumaná, Maracaibo, Nueva España y Tierra Firme. Además, tenían potestad para extraer oro, plata y frutos en los puertos donde habían vendido los esclavos. No obstante, a raíz de la autorización de llevar alimentos y textiles para «cubrir las necesidades durante la travesía», ello supuso que se pudiesen introducir, como mercaderías, dichos productos que, realmente, no estaban permitidos⁵.

Por otro lado, tenemos también cambios en las relaciones y negocios con las Provincias Unidas, que tenían una gran presencia en Sevilla y participación en la Carrera de Indias⁶. Esta comunidad se vería afectada y, de hecho, cualquier guerra o represalia económica era vista por los mercaderes como el principal error cometido las potencias en conflicto, pues perjudicaba, sobre todo, a los particulares. De este modo, la Corona española impondría un impuesto arbitrario que afectaría a cualquier mercader flamenco que cargase a bordo de los navíos de la

1 ALBAREDA (2010), p. 65.

2 ALBAREDA (2010), p. 21.

3 CÁRCEL en GARCÍA (2009), p. 55.

4 MARTÍNEZ EN GARCÍA (2009), p. 81.

5 ALBAREDA (2010), p. 69.

6 FERNÁNDEZ y GAMERO en NAVARRO (2009), pp. 211-220; DÍAZ (2015), pp. 123-145.

Carrera de Indias⁷. Así, la vulnerabilidad de las flotas en alta mar fue motivo de preocupación de todos los agentes neerlandeses que tenían negocios con América. De hecho, lamentarían pérdidas en los ataques a Cádiz y Vigo, en los que se verían perjudicados sus cargamentos entre los que existía plata⁸.

En lo que respecta a los tratos con Inglaterra, estos no escaparían de experimentar cambios. Así lo manifestaba uno de los propagandistas ingleses de la época, Daniel Defoe en uno de sus panfletos, conocido como *The Two Great Questions Further Considered*. En él señala que buena parte de la riqueza de Inglaterra proviene del comercio con los territorios de la Monarquía Hispánica y que esos negocios eran irrenunciables. A pesar de que defendía que había que evitar la unión de España y Francia a toda costa, ya que podía suponer la «destrucción del comercio inglés», también era consciente de las graves consecuencias y daños que causaba el estado de guerra⁹.

Por otro lado, los viajes y negocios con América también se vieron muy limitados. De hecho, son varias las referencias que están de acuerdo en que entre 1701 y 1706, las flotas y galeones no realizan ningún viaje, lo que se considera como un auténtico colapso de la Carrera de Indias¹⁰ o vacío en la navegación trasatlántica¹¹. Solamente se pudieron despachar dos azogues con destino a Veracruz, unos en 1701 y otros en 1703¹², además de navíos sueltos desde Canarias. A partir de 1706 encontraríamos movimientos de flotas y galeones, prácticamente en todos los años desde 1706 a 1713¹³, coincidiendo con los años de búsqueda y consecución de una paz ante las graves consecuencias de la guerra, sobre todo en los negocios mercantiles.

CANARIAS E INGLATERRA ¿RELACIONES ROTAS?

Del mismo modo que para Inglaterra fue muy ruinosa la guerra en sus actividades comerciales, también sería notable para todos los mercaderes, tanto canarios como ingleses, asentados en el Archipiélago. El decaimiento en las relaciones entre las Islas e Inglaterra se venía acusando desde el siglo XVII¹⁴, pero se acentuaría aún más con el estallido de este conflicto debido a las restricciones y prohibiciones en el comercio entre naciones.

Las represalias y embargos a los mercaderes ingleses no tardaron en realizarse en las Islas, afectando a sus bienes y negocios. Muy pocos escaparían a estas limitaciones, unos a través de métodos ilegales, y otros -más bien pocos-, gracias a que Felipe V había concedido vivir y comerciar libremente y tener bienes raíces a todos aquellos ingleses que fuesen católicos, que llevasen viviendo diez años en reinos españoles y estuviesen casados con españolas¹⁵.

Esta situación delicada llevaría a que parte de los ingleses protestantes pidiesen el traslado a Gran Bretaña¹⁶, dándose un éxodo importante entre los años 1703 y 1710. Ello se manifestaría, por ejemplo, en el descenso de casas de comercio británicas en Canarias: existían 17 en 1700

7 CRESPO EN BERNARDO (2009), p. 155.

8 CRESPO EN BERNARDO (2009), p. 156.

9 LÓPEZ EN LOSA y otros (2014), p. 36.

10 MARTÍNEZ en GARCÍA (2009), p. 76.

11 PÉREZ-MALLAINA (1982), p. 9.

12 PÉREZ-MALLAINA (1982), p. 10.

13 MARTÍNEZ EN GARCÍA (2009), p. 76; PÉREZ-MALLAINA (1982), p. 10.

14 BETHENCOURT (1956); STECKLEY (1980).

15 FAJARDO (2000), p. 2057.

16 FAJARDO (2000), p. 2049; MORALES (2005), p. 113.

y al final de la guerra existirían 12¹⁷. No obstante, ¿esto supondría el fin de los negocios entre Canarias e Inglaterra? La respuesta es no. A pesar de la coyuntura internacional y, especialmente, de las consecuencias del Tratado de Methuen, que suponía la exportación de los vinos portugueses a Inglaterra¹⁸, en detrimento de los canarios, se siguieron dando viajes e intercambios con Canarias.

Debido a que en los primeros años de guerra el comercio directo entre Inglaterra y España estuvo prohibido, debió camuflarse o llevarse a cabo desafiando abiertamente la prohibición¹⁹, o conseguir productos españoles a través de otros lugares, como Portugal²⁰. En Canarias se dan los casos de «camuflaje», de acuerdo con Fajardo, a través de las actas de las visitas de navíos, se observa la llegada de barcos suecos y daneses a Canarias entre 1705, y 1712²¹, claramente relacionado con la autorización de Felipe V para exportar frutos y producciones de la tierra a países enemigos, siempre que fuesen en navíos españoles o neutrales, y la importación de manufacturas con la misma condición y el pago de un indulto del 9%²².

Podemos exponer algunos ejemplos de este tipo de llegada, uno de ellos ocurre en 1707, cuando llega un navío procedente de Dinamarca al Puerto de la Luz, en Las Palmas de Gran Canaria, con tripulantes suecos y daneses, y con una carga de madera y textiles de lana²³. Del mismo modo, tenemos un navío, de 180 toneladas, procedente también de Dinamarca, con una carga de madera, trigo, habas y arvejas, que arribó al Puerto de la Cruz, en Tenerife, en el año 1709²⁴. Estas cargas nos hacen sospechar que son de origen británico, ya que son muy parecidas a las que encontramos en otras visitas a navíos ingleses a finales de siglo XVII²⁵. De este modo, de acuerdo con Fajardo Spínola, no pensamos que los suecos y daneses hiciesen de meros intermediarios en el comercio anglo-canario, sino que va más allá la cuestión. Teniendo en cuenta la carga y otros elementos que señala el autor, como el nombre de los cargadores, el nombre y la firma de los capitanes, nos dan a entender que los propios ingleses estaban involucrados en el comercio, a pesar de las limitaciones por el conflicto²⁶.

Del mismo modo, es relevante, hacer referencia al comercio con algunos puertos, como el de Plymouth o el de Exeter, tradicionales en los intercambios con Canarias durante el siglo XVII²⁷. A pesar del descenso del ritmo en los intercambios con Plymouth, siguió existiendo una continuidad en los flujos. Resulta significativo que el archipiélago canario recibió buena parte de los cargamentos de legumbres que exportaban Plymouth y Exeter. Un dato interesante es que, en los años 1711 y 1712, el 86% de las alubias exportadas a través de Plymouth fueron destino a Canarias²⁸.

17 GUIMERÁ EN FERNÁNDEZ y otros (1995), p. 105.

18 WALLERSTEIN (1984), p. 265; BRUQUETAS (2003), p. 121.

19 FAJARDO (2000), p. 2053.

20 GARCÍA (2006), p. 147.

21 FAJARDO (2000), p. 2054.

22 FAJARDO (2000), p. 2054.

23 Archivo de El Museo Canario (AMC), INQ, 228.008.

24 AMC, INQ, 228.015.

25 AMC, INQ, 222.007. Llega al Puerto de la Cruz (Tenerife), en 1675, un navío cargado de madera de pipa y arcos de palo, procedente de Londres.

AMC, INQ, 222.009. Llega al mismo puerto y en el mismo año, un navío cargado de habas, arvejas, maderas de pipas y arcos de palo, procedente de Dover.

26 FAJARDO (2000), p. 2055.

27 GARCÍA (2006), p. 345.

28 GARCÍA (2006), pp. 346-347.

En lo que respecta a las importaciones desde los puertos ingleses, también podemos hallar datos muy relevantes. Para empezar, en 1700, llegó al Puerto de la Cruz un navío de 30 toneladas, cargado de arenques, velas y cerveza, procedente del puerto inglés²⁹. En los años sucesivos, al puerto de Plymouth llegaría vino procedente de Canarias que, en cifras de García Fernández, son las siguientes³⁰:

Año	Galones	Equivalencia en litros
1703	63	286
1704	11.390	5.1780
1705	4103	18.652
1706	13	59
1707	5.432	24.694
1708	19.811	90.062
1709	2.315	10.524
1710	6.423	29.199
1711	3.051	13.870
1712	244	1.109
1713	7.558	34.359

Tabla 1. Importación de vinos canarios en el puerto de Plymouth (1703-1715).
Fuente: GARCÍA (2006), pp. 554-555.

Otro puerto que recibiría vinos canarios sería el de Portsmouth, que recibió 5069 galones (23044 litros) en 1700, pero no disponemos nuevos datos hasta 1714 y 1715, que reciben 6552 (29786 litros) y 5808 galones (26403 litros) respectivamente³¹.

Por tanto, aunque existiera una coyuntura desfavorable para que hubiese un flujo importante de intercambios, podemos ver que los canarios pudieron dar salida a sus vinos al que había sido un tradicional socio, pero enemigo en la guerra. De la misma manera, Canarias recibió alimentos y madera, productos fundamentales en un momento en el que las Islas se encontraban más aisladas que en otros periodos.

AL OTRO LADO DEL ATLÁNTICO: EL COMERCIO CON AMÉRICA

Como mencionamos anteriormente, la guerra afectó severamente a la salida de flotas y galeones hacia América. En general, embarcarse en un periodo de guerra conllevaba importantes riesgos y más aún si se trataba de una navegación a larga escala. Hay que tener en cuenta que Inglaterra contaba con su base en Jamaica, por lo que su proximidad a las posesiones americanas españolas con las que se comerciaban hacía que el riesgo fuese aún más real³². Sin embargo, desde Canarias se embarcaron aún con esas posibles amenazas de ser apresados, derribados y/o perder sus cargamentos.

²⁹ AMC, INQ, 227.039.

³⁰ GARCÍA (2006), pp. 554-555.

³¹ GARCÍA (2006), pp. 557-558

³² ALBAREDA (2010), p. 131.

Durante el siglo XVII³³ y el principio de la guerra³⁴, podemos encontrar intercambios con Nueva Inglaterra, pero se verá severamente afectado por el conflicto. Por ello, sería más frecuente que se diesen intercambios con la América española, a través del envío de navíos sueltos.

De hecho, resulta interesante que, el periodo de 1700-1705, cuando más se ve afectado el tráfico en el Atlántico, a través de la comparación entre buques mercantes salidos de puertos andaluces con los que partieron de las Islas, se observa estos últimos fueron mayores en número: Canarias 49 viajes con 3370 toneladas, Cádiz y Sanlúcar 36 viajes con 5586 toneladas³⁵. Bien es cierto que, a partir de ese último año, el tráfico peninsular volvería a superar al canario. Según los datos de Pérez-Mallaina, de 1706 a 1708 partieron de los puertos andaluces un total de 53 barcos, cargando 10638 toneladas. En este mismo periodo, en el que aumenta la navegación peninsular, la canaria decrece con tan solo 17 buques y 1385 toneladas. Por tanto, el autor afirma que parece existir un paralelismo entre las relaciones mantenidas por la Península Ibérica y Canarias ya que, el aumento de la intensidad de los contactos del Archipiélago con América solía coincidir con los momentos de crisis de los puertos andaluces³⁶. No obstante, puede considerarse que más bien Canarias no redujo de manera tan drástica la intensidad de su tráfico en este periodo, en comparación con la navegación andaluza, claro.

Atendiendo a datos de Francisco Morales Padrón, podemos ver algunos de estos viajes hacia América en este periodo, viendo puerto de salida y de destino, año y número de barcos. En 1700, solamente aparecen registrados dos barcos que parten de Las Palmas: uno se dirige a Campeche y otro a Maracaibo³⁷. Desde ese entonces, Morales Padrón no cita más viajes hasta 1705, lo que coincide con los años de menor movimiento en el tráfico comercial. En ese año, aparece un navío que parte de Garachico hacia La Guaira, siendo posiblemente uno de los últimos viajes que salía de ese puerto, ya que el volcán que estalla en 1706 ocasionaría grandes daños en la ciudad y en el citado puerto³⁸.

De este modo, prácticamente todo el tráfico desde la isla de Tenerife se concentraría en el Puerto de la Cruz, en la Orotava, y en Santa Cruz de Tenerife³⁹, aunque en los datos de Morales Padrón solamente vemos el segundo puerto. Por ejemplo, en 1706 desde Santa Cruz de Tenerife, se van a dirigir dos navíos a La Habana y uno a Campeche, a lo que se suman otras partidas desde La Palma: uno a La Habana y dos a Campeche⁴⁰. Entre 1707 y 1715, encontramos 13 viajes a La Habana, 10 a Campeche, 7 a La Guaira y 3 a Maracaibo, partiendo en su mayoría desde Santa Cruz de Tenerife, seguido de Las Palmas y, por último, La Palma⁴¹.

Sin embargo, posiblemente fuesen más, y así lo manifiesta el Consulado de Cargadores en 1706. En la documentación consultada por Morales Padrón, expone que el Consulado manifestaba que en ese año salieron de Canarias para las Indias unos trece navíos cargados de ropas y mercancías, arribando a América y abasteciendo los mercados con sus cargamentos

33 AMC, INQ, 222.002. Un navío de 120 toneladas llega, en 1675, al Puerto de la Cruz (Tenerife), cargado de bacalao, maderas y arvejas.

AMC, ES35001 AMC/INQ 222.006. Un navío de 200 toneladas llega, en 1675, al Puerto de la Cruz (Tenerife), cargado de «madera de pipas y bacallao y barriles de caballas y alguna carne salada de cerdo».

34 AMC, INQ, 227.047. Un navío de 30 toneladas llega en 1701, al Puerto de la Cruz, cargado de alimentos (carne, pescado y verdura).

35 PÉREZ-MALLAINA (1982), p. 36.

36 PÉREZ-MALLAINA (1993), p. 111.

37 MORALES (2011), p. 334.

38 ROMERO y BELTRÁN (2015).

39 TORRES (2015), p. 125.

40 MORALES (2011), p. 334.

41 MORALES (2011), pp. 334-335.

y «obstaculizando con ello la introducción de los embarcados en Cádiz», según exponía y se quejaba el prior del Consulado⁴². No obstante, Felipe V no privaría a Canarias de su permiso⁴³, sino que, como indica Peraza Ayala, más bien querría reglamentarlo -como sucedería en 1718- y buscaría fiscalizar el tráfico y solucionar la cuestión del contrabando⁴⁴.

Un ejemplo de estos viajes es el realizado por el capitán y maestre Simón Pinelo de Armas, cuyo navío se llamaba «San Joseph y las Animas», partió de Santa Cruz de Tenerife con destino a San Cristóbal de La Habana, con un cargamento de «pipas, medias pipas y quarterolas de vino y aguardiente y vinagre que hacen el número de ciento ochenta toneladas de su buque»⁴⁵. Este navío recibiría sus pertinentes visitas por el Juez Superintendente y las autoridades, para asegurarse de que eran frutos permitidos y que eran cargados por vecinos y naturales de la isla.

Otra vía para percatarnos de los barcos que navegaron hacia América en este periodo es a través de las cuentas de la Universidad de Mareantes, debido al real y medio que debían contribuir todos los navíos que partiesen a América. Desde 1700 a 1706, fueron satisfaciendo distintas cantidades, ya que disponían de un prorrateo de «todos los costos y gastos de administración y condución». En dicho periodo partieron, al menos, 42 embarcaciones, llevando, en total, 2817 toneladas⁴⁶. También encontramos otra contribución por tres navíos que salieron entre 1706 y 1707⁴⁷ y cuatro navíos que salieron durante el año 1708⁴⁸. La lástima es que no siempre vienen los registros de datos completos, ya que hacen hincapié en la contribución económica realizada y, por ello, pueden omitir nombres de capitanes y sus cargas, por ejemplo, tal y como reconoce Paredes Vera⁴⁹. Podemos encontrar ocasiones en las que sí señalan más datos, como el nombre del navío o el puerto de destino:

En 1714, el navío nombrado «San Felipe y Santiago» y otro nombrado «San Joseph» hicieron viaje a Honduras, mientras que otro nombrado «San Francisco de Amén» fue en conserva de los dos anteriores rumbo al puerto de Caracas, los tres del Asiento del Marqués de Montesacro⁵⁰.

Por tanto, todos estos viajes que se realizaron en este año dieron vida al comercio canario, proporcionando más posibilidades en la exportación de sus productos, así como cumplieron su papel en el abastecimiento de sus caldos a América.

SUPERVIVENCIA Y SOLIDARIDAD: COMPLEMENTARIEDAD ENTRE ISLAS

No podemos poner fin a este trabajo sin antes dedicar un apartado a otro tipo de intercambio de vital importancia en el Archipiélago durante el periodo: el comercio entre islas. Los negocios entre islas eran fundamentales, para poder complementar sus producciones. Sin embargo, a pequeña escala, existía un centro-periferia en el Archipiélago, unas islas centrales (las de realengo, fundamentalmente) y otras periféricas (las de señorío)⁵¹. Una constante siempre fue la necesidad de tener abastecidas a las islas exportadoras de los productos lucrosos, como el

42 MORALES (2011), p. 298.

43 De hecho, siguió concediendo las licencias, permitiendo cargar hasta 1000 toneladas con la promulgada en 1704.

44 PERAZA (2009), pp. 145-146.

45 Archivo General de Indias (AGI), Contratación, legajo 2852, s.f.

46 Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla (AHUS), Libro 190, fol. 115r-115v.

47 AHUS, Libro 190, fol. 134v.

48 AHUS, Libro 190, fol. 134v.

49 PAREDES (2008), p. 1013; PAREDES (2016), p. 8.

50 AHUS, Libro 190, 174v.

51 SANTANA y SANTANA (2022), pp. 180-181.

vino, para que su conexión global no se viera afectado por crisis cerealeras puntuales. Por tanto, aunque la complementariedad pudiese tener un fin de paliar desigualdades, la realidad es que la propia red funcionaba de modo desigual al priorizar las islas de realengo⁵².

Tradicionalmente, las islas que abastecían fundamentalmente de cereales (trigo, cebada y centeno) y de ganados (cabras, camellos y vacas) a las demás, eran Lanzarote y Fuerteventura. Sus exportaciones se dirigían a La Palma, Tenerife y Gran Canaria, a las que estaban subordinadas económicamente. A cambio, Fuerteventura y Lanzarote recibían productos manufacturados, destacando los textiles y los vinos⁵³. En este sentido, cabe señalar que esos textiles serían de procedencia europea, ya que esas manufacturas eran obtenidas en los intercambios entre las islas de realengo y naciones europeas.

Gran Canaria, como una de las islas centrales, jugaba un papel importante exportando vino, aguardiente, tabaco y madera, siendo esta última importante en Lanzarote y Fuerteventura, lugares deficitarios en este recurso⁵⁴. Por su parte, Tenerife enviaba vinos, aguardiente, vinagre, textiles, y una amplia variedad de productos, al ser receptor del flujo europeo⁵⁵. Sin embargo, esta isla también redistribuía hacia otras islas, algo fundamental para las otras islas de señorío: La Gomera y El Hierro. Estas dos islas eran incapaces de autoabastecerse de granos, sobre todo de trigo, por lo que se veían forzadas a importarlo de Tenerife o La Palma. A pesar de que producían centeno y cebada, estos cultivos no compensaban la falta de trigo y durante el siglo XVII y principios del XVIII fue frecuente que el Cabildo se reuniese para tomar medidas para paliar las crisis cerealísticas⁵⁶.

Sin embargo, el principio del siglo XVIII sería convulso por la coyuntura de la guerra y una sequía que asoló al Archipiélago en los primeros años de siglo, causando una recesión regional⁵⁷. En 1700-1705, los envíos fueron mínimos, debido a las necesidades e incertidumbre del momento, por ello fue frecuente ver como los cabildos cerraban la saca de grano⁵⁸. Pasado este primer tramo, poco a poco se recuperaría la exportación de granos y solamente desde Lanzarote llegaría a sacarse más de 30.000 fanegas en 1710⁵⁹, cantidades frecuentes en tiempos estables⁶⁰. De hecho, en ese mismo año también se sacarían 20.000 fanegas de trigo desde Fuerteventura para Tenerife⁶¹.

Esta coyuntura favorable para Lanzarote y Fuerteventura en cuanto a la producción de sus granos sería realmente importante para abastecer Tenerife en la segunda década de este

52 SANTANA y SANTANA (2022), p. 204.

53 SANTANA (1995), pp. 138-139.

54 SANTANA (1995), pp. 148-149.

55 SANTANA (1995), p. 158.

56 DÍAZ y RODRÍGUEZ (1990), pp. 307-309.

57 TORRES (2015), p. 493.

58 ROLDÁN (1967), pp. 167-168. 10 de febrero en la villa de Betancuria. Escrito del personero Amaro Rodríguez que indica «que por la esterilidad del tiempo y falta de granos se están para embarcar familias de la isla. Acordaron se cierre la saca de granos, incluso los eclesiásticos, para que no se despueble la isla y se escriba al Obispo y Cabildo Catedral para que no autoricen no se extraigan, ya que de despoblarse la isla irá en perjuicio de las Rentas Decimales. Solo se autoriza a salir el que está embarcado en Caleta de Fustes, para evitar la pérdida de costos y fletes. Se condena a los camelleros que bajaren granos a los puertos con 200 azotes y camellos y aparejos perdidos, y a los maestros de los barcos con 50 ducados de multa y barcos perdidos; al administrador de los quintos y guardas de los puertos con 200 ducados, quienes deberán no despachar barco con granos o sin ellos sin dar cuenta a la Justicia para que los visite. Se pregonará este acuerdo en la Villa y en Antigua».

59 TORRES (2015), p. 504.

60 SANTANA y SANTANA (2022), p. 128.

61 ROLDÁN (1967), p. 191 y p. 195.

siglo, ante la falta de abasto de carnicerías⁶², así lo hacía saber el regidor de Tenerife, D. Pedro Colombo, que solicitaba trigo con urgencia a Fuerteventura⁶³ y a Lanzarote⁶⁴. De este modo, las islas de señorío orientales remediarían la situación para Tenerife en ese momento de fragilidad.

De este modo, gracias a esta red complementariedad, aunque fuese desigual, y principio de solidaridad entre islas, pudieron superar un periodo que, sin duda, fue inestable y de gran incertidumbre, especialmente en los primeros años.

CONSIDERACIONES FINALES

Una de las primeras conclusiones que podemos extraer de este estudio es que, a pesar de la escala del conflicto y de los riesgos en el océano, Canarias no quedó aislada. La lejanía de los principales escenarios, la tradición de los negocios con Inglaterra y América, así como las oportunidades de negocio, fueron elementos imprescindibles para que el Archipiélago no quedase en el ostracismo.

Teniendo en cuenta la composición de los bandos, se podría tener como primera idea que Canarias e Inglaterra interrumpiesen completamente su tráfico, dado que eran enemigas en la coyuntura de guerra. No obstante, queda patente que los intercambios prosiguieron y que el vino canario seguía siendo muy bien valorado entre los ingleses.

Por su parte, los negocios con América también continuaron, a pesar de la interrupción de los viajes de flotas y galeones de la Carrera de Indias. Canarias, en esta cuestión, continuó con los privilegios en la prorrogación de sus licencias de exportación y pudo seguir dando salida a sus frutos, especialmente vino, aguardiente y vinagre, rumbo a los distintos puertos americanos, en los que siempre destacaban La Habana, Campeche o La Guaira.

En lo que respecta al tráfico entre islas, queda reflejada la importancia de la mencionada complementariedad económica para la subsistencia de sus habitantes, especialmente en los momentos en los que pudiesen escasear alimentos en las islas de realengo.

Posiblemente, continuando con un estudio más profundo y detallado del tráfico con Inglaterra, con América y, especialmente, entre las islas, se podrán obtener más datos que descubran nuevas cuestiones o que confirmen aspectos ya estudiados.

FUENTES CONSULTADAS

Siglas empleadas

- AMC: Archivo del Museo Canario.
- AHUS: Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla.
- AGI: Archivo General de Indias.

Fuentes manuscritas

AMC: INQ, 222.002; 222.006; 222.007; 222.009; 227.039; 227.047; 228.008; 228.015.

62 TORRES (2015), pp. 509-510.

63 ROLDÁN (1967), p. 196.

64 TORRES (2015), pp. 510-511.

AGI: Contratación, legajo 2852.

-AHUS, libro 190. *Libro de la Quenta y Razón que tiene la Universidad de Mareantes para que los Mayordomos desta Universidad Laden del Real i medio que contribuien los Navíos que van a las Yndias (1682-1726).*

Fuentes escritas

ROLDÁN VERDEJO, R. (ed.) (1967). *Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura (1660-1728)*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBAREDA SALVADÓ, J. (2010). *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*. Barcelona: Crítica.
- BETHENCOURT MASSIEU, A. (1956). «Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 2, pp. 195-308.
- BRUQUETAS DE CASTRO, F. (2003). «Canarias en la encrucijada de la Guerra de Sucesión Española», en GONZÁLEZ BELTRÁN, J.M. *El asalto anglo-holandés de 1702 a la Bahía de Cádiz. Entre la política internacional y las repercusiones locales*, Cádiz: Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, pp. 121-128.
- CRESPO SOLANA, A. (2009). «Interés y divergencia: aproximación teórico-metodológica al estudio de la opinión mercantil angloholandesa durante la Guerra de Sucesión» en BERNARDO ARES, J.M. (coord.). *La sucesión de la Monarquía Hispánica, 1665-1725. Biografías relevantes y procesos complejos*. Madrid: Sílex, pp. 139-166.
- DÍAZ BLANCO, J.M. (2015). «La construcción de una institución comercial: El consulado de las naciones flamenca y alemana en la Sevilla moderna». *Revista de Historia Moderna*, núm. 33, pp. 123-145.
- DÍAZ PADILLA, G. y RODRÍGUEZ YANES, J.M. (1990). *El señorío en las Canarias Occidentales. La Gomera y El Hierro hasta 1700*. Santa Cruz de Tenerife: Excmos. Cabildos Insulares de El Hierro y de La Gomera.
- FAJARDO SPÍNOLA, F. (2000). «La Guerra de Sucesión Española y la comunidad británica en Canarias: el final de una época», *XIV Coloquio de Historia Canario Americana*, pp. 2044-2063.
- FERNÁNDEZ CHAVES, M. y GAMERO ROJAS, M. (2009). «Flamencos en la Sevilla del siglo XVIII: entre el norte de Europa y América» en NAVARRO ANTOLÍN, F. (coord.). *Orbis Incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo*. Huelva: Universidad de Huelva, vol. II, pp. 211-220.
- GARCÍA CARCEL, R. (2009). «La Guerra de Sucesión en España», en GARCÍA GONZÁLEZ, F. (coord.). *La Guerra de Sucesión en España y la batalla de Almansa: Europa en la encrucijada*. Madrid: Sílex, pp. 51-70
- GARCÍA FERNÁNDEZ, M.N. (2006). *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1995). «El consulado británico en Canarias durante el siglo XVIII» en FERNÁNDEZ ARMESTO, F.; LOBO CABRERA, M.; BETHENCOURT MASSIEU, A.; GUIMERÁ RAVINA, A.; GARCÍA PÉREZ, J.L.; QUINTANA NAVARRO, F. ...

- FISHER, J.R., *Canarias e Inglaterra a través de la historia*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, pp. 101-131.
- LÓPEZ CAMPILLO, R.M. (2014). «Daniel Defoe, propagandista político al servicio de los intereses comerciales británicos durante la Guerra de Sucesión Española (1702-1714)»
- LOSA SERRANO, P.; LÓPEZ CAMPILLO, R.M.; STORRS, C.; SANZ CAMAÑES, P. y SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R. (2014). *La Guerra de Sucesión Española y la opinión pública hispano-británica*. Madrid: Sílex, pp. 31-54.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2009). «La Guerra de Sucesión en América» en GARCÍA GONZÁLEZ, F. (coord.). *La Guerra de Sucesión en España y la batalla de Almansa: Europa en la encrucijada*. Madrid: Sílex, pp. 71-94.
- MORALES LEZCANO, V. (2005). *Relaciones Mercantiles entre Inglaterra y los Archipiélagos del Atlántico Ibérico*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones Idea.
- MORALES PADRÓN, F. (2011). *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Las Palmas de Gran Canaria: Casa de Colón (Edición Homenaje a Francisco Morales Padrón).
- PAREDES VERA, M. I. (2016). «El comercio entre Canarias y las Indias (1708- 1718). La limosna de San Telmo». *XXI Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp. 1-10.
- PAREDES VERA, M.I. (2008). «El comercio entre Canarias y los puertos de las Antillas Mayores (1688-1708)», *XVIII Coloquio de Historia Canario Americana*, pp. 1007-1022.
- PERAZA DE AYALA, J. (2009). *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones Idea.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E. (1993). *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708)*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E. (1982). *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- ROMERO RUIZ, C. y BELTRÁN YANES, E. (2015). «El impacto de las coladas de 1706 en la ciudad de Garachico». *Investigaciones Geográficas*, núm. 63, pp. 99-115.
- SANTANA PÉREZ, G. (1995). *El comercio interinsular de Lanzarote, 1635-1665*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTANA PÉREZ, J.M. y SANTANA PÉREZ, G. (2022). *Puertas en el Mar. Islas africanas atlánticas en el Antiguo Régimen*. Valencia: Tirant Lo Blanch.
- STECKLEY, G. (1980). «The Wine Economy of Tenerife in the Seventeenth Century: Anglo-Spanish Partnership in a Luxury Trade». *The Economic History Review*, núm. 3, pp. 335-350.
- TORRES TORRES, C.C. (2015). *Las relaciones comerciales de Fuerteventura, Lanzarote y Tenerife (1688-1730)*. La Laguna: Universidad de La Laguna.
- WALLERSTEIN, I. (1984). *El moderno sistema mundial (tomo II). El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*. Madrid: Siglo Veintiuno de España Editores.